



Conselho Nacional do
Laicato do Brasil

Pedágio nas Rodovias do Paraná:

Preço justo e transparência na garantia do direito de ir e vir.

No mundo ideal o dinheiro dos impostos é suficiente para garantir aos seus cidadãos, entre outras necessidades, infraestrutura de transporte segura e eficaz. Temos consciência do aumento expressivo da carga tributária incidentes sobre veículos e combustíveis nos últimos seis anos, o que nos faz refletir se ainda é necessário continuarmos pagando pedágio.

Uma vez que não pretendemos discutir neste momento o mundo ideal, partimos do princípio de que tais necessidades sejam garantidas da forma mais justa possível.

Este documento faz reflexão sobre o projeto de concessão de rodovias do Paraná para cobrança de pedágio e tem como referência a Economia de Francisco e Clara. Um modelo econômico inspirado em São Francisco de Assis que, no século XIII, desapegou de suas posses e se dedicou em acolher as pessoas pobres, proteger os animais e a natureza. Assim, trata-se de uma economia socialmente justa, economicamente viável, ambientalmente sustentável e eticamente responsável.

A Economia de Francisco aplicada à questão do pedágio, propõe um modelo de concessão de rodovias pautado, sobretudo, na transparência e acessibilidade das informações para que a população saiba onde são aplicados os recursos coletados em cada praça de pedágio. Isso implica no respeito aos princípios fundamentais da Administração Pública: Legalidade, Moralidade, Publicidade, Eficiência e Impessoalidade.

O modelo proposto inclui a revisão periódica de contratos e auditorias, sendo a primeira no quinto ano e as demais a cada três anos. Também prevê acompanhamento, em tempo real, do número de veículos que passam pelas rodovias pedagiadas. Dessa forma, produzir estatísticas que contribuam com a administração pública na elaboração de políticas de mobilidade, ou seja, garantindo para todos o direito de ir e vir de forma acessível.

A partir do acesso aos dados garantir efetiva e rigorosa fiscalização dos serviços prestados, bem como o cumprimento das cláusulas de contratos firmados entre as concessionárias e o estado. Garantir que a receita das tarifas seja efetivamente destinada para a melhoria das rodovias.

O preço justo é a maior reivindicação da população. Valores que não impactem no direito de ir e vir nem impeçam o desenvolvimento de pequenos negócios que precisam de mobilidade. E, claro, que as obras contratadas sejam feitas em tempo hábil, no início das concessões, sem aumentar o valor do pedágio, conhecido como “degraus tarifários”.

Com o objetivo de iniciar um processo de construção coletiva do novo modelo de concessões de rodovias, que inclua de forma efetiva os setores mais afetados pelo processo de entrega provisória da administração das rodovias, apresentamos alguns itens para o debate, elaborados a partir de cinco pontos essenciais:

- Licitação pela tarifa mais baixa;
- Mais investimentos para modernização das rodovias;
- Mais segurança e conforto para os usuários;
- Transparência e acesso facilitado aos dados;
- Respeito aos novos conceitos de sustentabilidade.

Segue abaixo a lista dos itens e reivindicações específicas, tendo como base outras concessões rodoviárias pelo país e o histórico das concessões do anel de integração do Paraná:

1. Reparação justa e ágil às vítimas e famílias nos casos de acidentes ocorridos por falta de obras, ausência e ou inadequação de instalações de sinalizações, previstas nos contratos de 1997/2021;
2. Licitação pelo menor preço por quilômetro, sem outorga ou qualquer outra estratégia equivalente. Mesmo que custe um período de adaptação a adoção do sistema de cobrança por quilômetro percorrido (free flow) nos parece a mais justa. Que a cobrança seja através de pórticos equidistantes, como já acontece em algumas rodovias do interior de São Paulo e em vias de implementação no sistema da Rodovia Presidente Dutra, exemplos reais e viáveis. Assim, possibilitar melhorias que as tecnologias podem oferecer a preços acessíveis.
3. Garantia mínima de competidores na licitação, sem limitação no percentual de desconto oferecido pelos participantes. Toda estratégia de licitação que favoreça a disputa pelo menor preço deve ser priorizada;
4. Endossamos o posicionamento da Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná quanto a necessidade de autorização legislativa para que o governo Federal inclua as rodovias estaduais neste processo de licitação;
5. Inclusão de cláusulas de responsabilização de gestores e agentes públicos em caso de omissão e fiscalização (conivência). Aditivos e alterações contratuais relevantes deverão ter anuência do Congresso Nacional e ciência dada pela Assembleia Legislativa do Paraná.

6. Não permitir que ocorra um passivo eterno no Anel de Integração, pela não realização de obras das concessionárias do período de 1997 a 2021. Portanto, as obras faltantes deverão ser concluídas antes do início das cobranças de pedágios dos novos contratos ou no período de manutenção, com vistas ao modelo de cobrança por Km percorrido, já explicitado no item anterior (2). As empresas que não entregaram as obras acordadas deverão ser acionadas judicialmente de forma imediata e eficaz;
7. As premissas de segurança deverão ser estabelecidas de forma a eliminar todos os gargalos estruturais que contribuem com o elevado número de acidentes registrados atualmente. Exemplo:
 - a. Intersecções e retornos em nível (deverão ser proibidas), ausência de 3ª pista em aclives e longos trechos sem opção de 3ª faixa, entre outros;
 - b. Barreiras de concreto ou defesa metálicas (deverão ser proibidas) conforme normas da ABNT.
8. Atuais concessionários de rodovias do Anel de Integração que não cumpriram os contratos (de 1997 e suas alterações), nem fizeram as obras contidas no Programa de Exploração de Rodovias (PER) e nas reformas do PER, deverão ser impedidas de participar dos próximos certames. Isso inclui seus proprietários e dirigentes (salvo acionistas que paguem antes da licitação o seu percentual societário pelas obras atrasadas ou não realizadas);
9. Passivos dos contratos anteriores em litígio deverão compor os ativos a serem licitados. O resultado deverá ser incorporado ao patrimônio adquirido, ou seja, deverá fazer parte dos descontos da tarifa;
10. Vencedores deverão instalar a sede da administração na cidade polo da região, bem como, a regionalização dos escritórios de fiscalização e monitoramento das concessões;
11. Divulgação nos canais oficiais do Estado e das empresas dos seguintes dados e informações:
 - a) Composição societária e distribuições de dividendos;
 - b) Apresentação dos fundos de investimentos e o montante financeiro de cada fundo na concessão;
 - c) Composição da diretoria ou administradores e do conselho de administração, se for o caso;
 - d) Substituição do Pedagiômetro por um acesso on-line, com detalhamento das informações de tráfego de veículos (por categoria, por praças, por período e por lote), dos valores arrecadados através dos cupons fiscais ligados eletronicamente às fazendas públicas;
 - e) Transparência dos dados para o acompanhamento do cronograma de execução das obras contidas no plano de investimentos;

- f) Balanço Patrimonial e Demonstrativo de Resultado;
 - g) Cláusulas de Penalidade mais severa em caso de descumprimento de regras do contrato;
 - h) Explicação pormenorizada da composição da tarifa básica, incluídas as receitas acessórias como publicidade, uso de faixas de domínio, entre outras;
 - i) Metodologia de fiscalização operacionalizada pelo estado deve ser transparente e de conhecimento pleno dos usuários;
 - j) Prestação de contas sobre a utilização dos recursos arrecadados em taxas obrigatórias (fiscalização, segurança no trânsito e desenvolvimento tecnológico);
 - k) Ampla divulgação das demandas e processos encaminhados às Câmaras de Arbitragem;
12. Consórcio de pequenas e médias construtoras da região ou do estado deverão ser incentivados a participar no processo, permitindo assim que façam uso da soma de seus capitais na formação das Sociedades de Propósitos Específicos;
13. As passarelas devem ser construídas com coberturas, grades, iluminações (internas e externas) e câmeras de segurança;
14. Padrões adequados de Taxa Interna de Retorno (TIR) e ampla divulgação de seus cálculos e projeções, diferenciação sobre o capital próprio investido e o capital oriundo do fluxo de caixa do negócio. Eventos econômicos de impacto (positivo ou negativo) poderão permitir a modificação da TIR nas revisões periódicas;
15. Revisão periódica do plano de concessões: a primeira, no máximo, no quinto ano e as demais a cada três anos;
16. Revisão dos valores das taxas de fiscalização devida à agência reguladora para níveis justificáveis;
17. Revisão dos impostos municipais, estaduais e federais incidentes sobre as tarifas de forma a garantir que todos os níveis de governo contribuam de alguma forma com o objetivo de estabelecer tarifas menores e mais justas;
18. Adoção de novas tecnologias disponíveis que permitam, além de monitoramento, segurança, apoio e comunicação na rodovia, a cobrança justa por quilômetro percorrido;
19. Transparência e acessibilidade às tabelas de preços de produtos e serviços, utilizadas para a precificação das obras que compõem cada investimento listado (CAPEX), bem como a precificação das operações da concessão (OPEX);

20. Transparência no uso dos recursos das taxas devidas ao Poder Público (fiscalização, segurança no trânsito e desenvolvimento tecnológico);
21. Equidade sobre o percentual devido aos municípios limítrofes para divisão dos recursos, na proporcionalidade dos percursos que passam por cada um deles para destinação do ISS;
22. Impedir e/ou eliminar cláusulas contratuais que facilitem a desobediência no cumprimento das obrigações pactuadas;
23. Constituição de câmaras arbitrais, com representação das concessionárias, governos e usuários com agilidade suficiente para dirimir e responder aos conflitos que porventura venham a ocorrer.

Em relação à sustentabilidade, desejamos que as empresas participantes do processo licitatório sejam aquelas que colocam em primeiro plano o compromisso com questões ambientais, sociais e de governança.

Diante de acontecimentos recentes, dos quais nos envergonhamos muito, precisamos garantir que todo processo seja justo para todos os cidadãos e cidadãs. Para isso, garantir que os recursos alocados para os projetos tenham origens nobres, ou seja, venham de organizações que atuam com ética e, no caso de serem fundos de investimento, que tenham também esse comportamento.

Entendemos que a realização da licitação na Bolsa de Valores seja o ambiente ideal para enaltecer a importância da sustentabilidade e da adoção de modernas práticas de Gestão Empresarial. Assim, sugerimos que as empresas e/ou grupos participantes do processo de licitação das concessões de rodovias do Paraná atendam aos critérios de governança corporativa, de cuidados com o meio ambiente e de práticas comerciais socialmente responsáveis.

Dessa forma, a incorporação do conceito ESG¹ no projeto das novas concessões. Tais práticas são decisivas para atingir dois objetivos: movimento de investidores, cujos recursos disponíveis sejam orientados para essa temática; e o movimento de empresas que adotam essa mesma prática.

No nosso entendimento, a empresa do futuro é aquela que cuida e se preocupa com todas as pessoas, não somente seus acionistas. Sabemos que pensar coletivamente é a melhor maneira de pensar em si, por isso entendemos que a empresa do futuro não existirá somente para gerar lucros, mas com propósitos e capacidade de gerar de lucros dignos. Na nossa opinião, as empresas que não entenderem isso provavelmente ficarão de fora do futuro.

Esse projeto trata do futuro e 30 anos é mais do que uma geração, portanto tratamos aqui também de empresas do futuro. Acreditamos que nos tornamos melhores à

¹ *Environmental, Social and Governance (ESG) que em inglês engloba boas práticas ambientais, sociais e de governança.*

medida que tenhamos melhores organizações para trabalhar, para prestar serviços e para investir. Acreditamos também que elevar a qualidade das organizações vinculadas a concessões públicas impacta na própria qualidade da Gestão Pública.

Fatores alinhados aos princípios ESG:

- Fatores ambientais: uso de recursos naturais, emissões de gases de efeito estufa (CO2, gás metano), eficiência energética, poluição, gestão de resíduos e efluentes.
- Fatores sociais: políticas e relações de trabalho, inclusão e diversidade, engajamento dos funcionários, treinamento da força de trabalho, direitos humanos, relações com a comunidade, privacidade e proteção de dados.
- Fatores de governança: independência do conselho, política de remuneração da alta administração, diversidade na composição hierárquica do conselho e da própria administração, estrutura dos comitês de auditoria e fiscal, ética e transparência.

Guarapuava-PR, 10 de março de 2021.

Prof. Luiz Eduardo de Araújo
luizeduardo@uenp.edu.br
Diocese de Cornélio Procópio

Roberto Mistrorigo Barbosa
betomb@gmail.com
Diocese de Ponta Grossa

Conselho Nacional do Laicato do Brasil

José Lima da Silva
Presidente em Exercício
CNLB do RS2
joselima guaracal@gmail.com
Diocese de Guarapuava